

令和3年門審第29号

裁 決
引船A乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

受審人 a 2 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和元年9月9日14時56分僅か過ぎ

関門港響新港区

2 船舶の要目

船 種 船 名 引船A

総 ト ン 数 194トン
全 長 33.30メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 2,647キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成8年1月に進水した2機2軸を有する鋼製引船で、各軸に全旋回式コルトノズル付き4翼固定ピッチプロペラ（以下「Z型推進装置」という。）を、操舵室前部中央に舵輪，両舷スロットルレバー，両舷Z型推進装置制御レバー（以下「両舷制御レバー」という。）及び自動操舵・手動操舵切替スイッチ（以下「操舵モード切替スイッチ」という。）を内蔵した操縦コンソールを，同室前部左舷側にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ装備していた。

(2) 関係者の経歴等

ア a1受審人

（省略）

イ a2受審人

（省略）

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a1及びa2両受審人ほか3人が乗り組み，外国船の入港支援業務の目的で，船首2.6メートル船尾3.6メートルの喫水をもって，令和元年9月9日14時00分関門港若松第3区の定係地を発し，同港響新港区響泊地に向かった。

ところで，Aの手動操舵時の操船状況については，操舵モード切替スイッチを手動位置とし，機敏な操船を要する他船の支援業務を行うときは，舵輪を操作して両舷Z型推進装置の舵角を変えるとと

もに両舷スロットルレバーを操作して推進力を発生させ、一般的な操船を行うときは、両舷制御レバーをそれぞれ操作して同舵角を変えることができ、特に両舷制御レバーを中立位置とした状態では、同装置がそれぞれ90度（舷外）に向き、推進力が側面方向に発生してホバリング状態となるものであった。

また、Aの自動操舵時の操船状況については、操舵モード切替スイッチを両舷自動位置とし、両舷制御レバーを前方に倒すと前進推進力を、同レバーを後方に倒すと後進推進力をそれぞれ発生させるが、両舷Z型推進装置の舵角を制御することができず、針路が保持されたままの状態となるものであった。

a 1 受審人は、出港操船に引き続き船橋当直に就き、a 2 受審人を見張りに当たらせ、14時07分響新港西1号防波堤東灯台（以下「響新港灯台」という。）から133.5度（真方位、以下同じ。）3.5海里の地点に達したとき、関門港若松航路を航行中であつたが、平素、a 2 受審人には頻繁に単独で操船させていたので、同人に操船を任せても無難に航行できるものと思ひ、自ら操船指揮を執ることなく、船首甲板で支援業務の準備作業を行うため降橋した。

a 2 受審人は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、単独で船橋当直に就き、関門港響航路付近を手動操舵によって南下中、14時50分僅か過ぎ響新港灯台から049度280メートルの地点で、針路を203度に定め、付近を航行していた漁船の動静を見るため自動操舵とし、8.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2 受審人は、入港支援業務開始まで時間があつたので、響新港西1号防波堤南方沖合で時間調整のため漂泊することとし、14時

5 1 分少し過ぎ響新港灯台から 1 1 2 度 1 3 0 メートルの地点で、両舷制御レバーを中立位置とするとともに両舷スロットルレバーをゲージオフの位置として両舷機を中立運転とし、前進行きあしで続航した。

1 4 時 5 3 分半僅か過ぎ a 2 受審人は、響新港灯台から 1 8 1 度 3 5 0 メートルの地点に達し、響灘西船だまり 2 号防波堤（以下「2 号防波堤」という。）まで 4 7 0 メートルのところとなったとき、左回頭することとしたものの、自動操舵の状態では両舷 Z 型推進装置の舵角を制御できない状況であったが、付近を航行していた漁船が自船の船尾方を航過したのち、手動操舵に戻すことを失念していたので、左舷スロットルレバーを操作すれば左回頭するものと思い、操舵モード切替スイッチの位置を確かめるなど、操舵モードの確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a 2 受審人は、左舷スロットルレバーを操作したところ、左舷 Z 型推進装置に前進推進力が発生して増速し、2 号防波堤に向首したまま進行したものの、Z 型推進装置を制御することができず、機関を中立運転とし、a 1 受審人にその旨を報告した。

こうして、a 1 受審人は、急ぎ昇橋すると、2 号防波堤北側の消波ブロックを至近に認めるとともに、自動操舵になっていることに気付き、手動操舵に切り替えて両舷機を後進にかけたものの、及ばず、1 4 時 5 6 分僅か過ぎ響新港灯台から 1 9 4 度 8 1 0 メートルの地点において、A は、原針路のまま、1.5 ノットの速力となったとき、2 号防波堤北側の消波ブロックに乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力 2 の東南東風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、A は、船首部船底外板に擦過傷を伴う凹損を生じた

が、自力で離礁して航行を続けて業務を行い、のち修理され、2号防波堤は、消波ブロックに欠損を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、関門港響新港区において、同区響泊地に向けて航行中、操舵モードの確認が不十分で、2号防波堤に向首進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が自ら操船指揮を執らなかったことと、船橋当直中の一等航海士が操舵モードの確認を十分に行わなかったことによるものである。

a 1 受審人は、関門港響新港区を航行する場合、2号防波堤に向首進行することがないように、自ら操船指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、平素、a 2 受審人には頻繁に単独で操船させていたので、同人に操船を任せても無難に航行できるものと思い、自ら操船指揮を執らなかった職務上の過失により、船橋当直に就いていた a 2 受審人が操舵モードの確認を十分に行わず、2号防波堤に向首進行して同防波堤北側の消波ブロックへの乗揚を招き、船体及び同消波ブロックに損傷を生じさせるに至った。

以上の a 1 受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

a 2 受審人は、関門港響新港区において、単独で船橋当直に就き、同区響泊地に向けて自動操舵により航行中、漂泊するために左回頭する場合、自動操舵の状態では両舷Z型推進装置の舵角を制御できない状況であったから、2号防波堤に向首進行することがないように、操舵モード切替スイッチの位置を確かめるなど、操舵モードの確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、左舷スロットルレバーを操作す

れば左回頭するものと思ひ、操舵モードの確認を十分に行わなかつた職務上の過失により、左舷スロットルレバーを操作して前進推進力を発生させて増速し、2号防波堤に向首進行して同防波堤北側の消波ブロックへの乗揚を招き、船体及び同消波ブロックに損傷を生じさせるに至つた。

以上のa2受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よつて主文のとおり裁決する。

令和4年1月18日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也